

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

THIS PAGE BLANK (USPTO)



⑯ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑯ Offenlegungsschrift
⑯ DE 100 12 034 A 1

⑯ Int. Cl. 7:
B 60 N 2/68
A 47 C 31/02

⑯ Aktenzeichen: 100 12 034.2
⑯ Anmeldetag: 3. 3. 2000
⑯ Offenlegungstag: 27. 9. 2001

-
- ⑯ Anmelder:
Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, DE
- ⑯ Vertreter:
Schneider, H., Dipl.-Ing., Pat.-Anw., 10117 Berlin
-

- ⑯ Erfinder:
Münker, Peter, 38114 Braunschweig, DE; Knopp, Stephan, 38440 Wolfsburg, DE

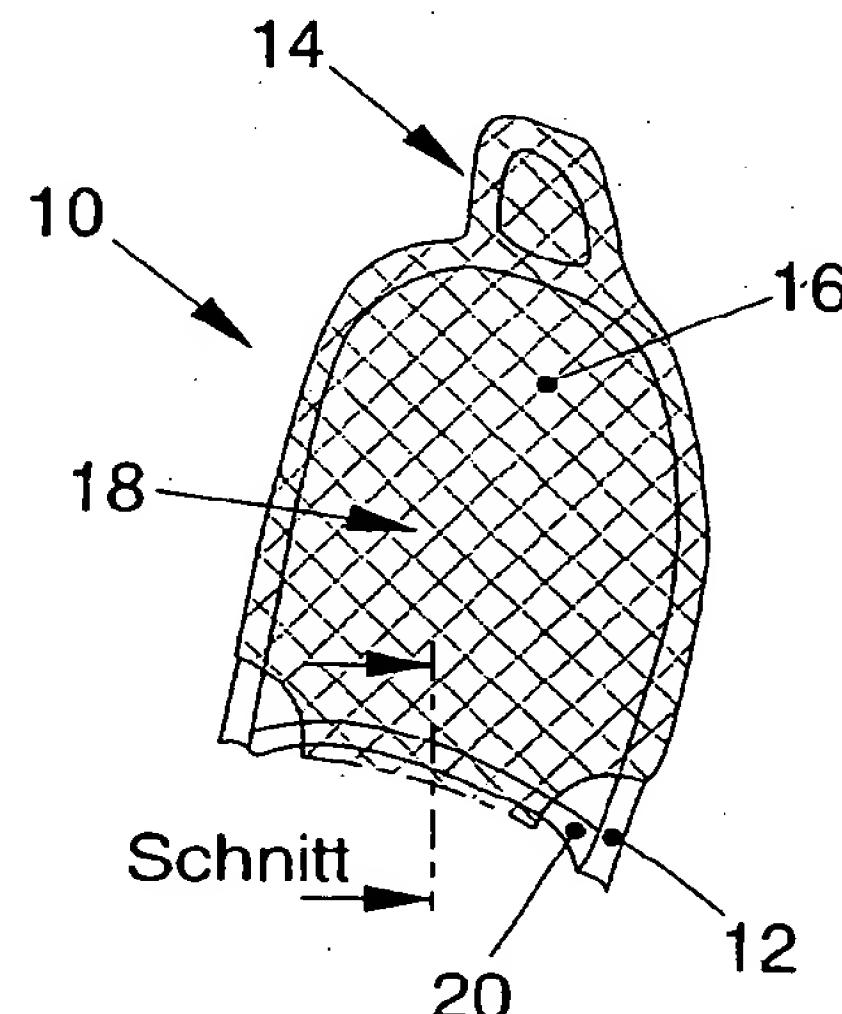
Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Rechercheantrag gem. Paragraph 43 Abs. 1 Satz PatG ist gestellt

⑯ Sitz, insbesondere Fahrzeugsitz, mit einem Sitzelement und einer Rückenlehne

⑯ Die Erfindung betrifft einen Sitz, insbesondere Fahrzeugsitz, mit einem Sitzelement und einer Rückenlehne, wobei das Sitzelement und/oder die Rückenlehne einen Rahmen mit einer Bespannung umfasst, und ein Verfahren zur Herstellung eines Sitzes.

Es ist vorgesehen, dass die Bespannung (16) im Wesentlichen aus einem vorreckbaren und unter thermischer Einwirkung schrumpfbaren Kunststoff gebildet ist. Verfahrensgemäß wird die Bespannung (16) aus dem vorgereckten Kunststoff vorgefertigt, unter geringer Vorspannung auf den Rahmen (12) montiert und auf eine kritische Temperatur erwärmt, so dass sie bei einer abschließenden Abkühlung auf eine durch den Rahmen vorgegebene Größe schrumpft.



Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen Sitz, insbesondere einen Fahrzeugsitz, sowie ein Verfahren für seine Herstellung nach den in den Oberbegriffen der unabhängigen Ansprüche genannten Merkmalen.

Gattungsgemäße Sitze, bei denen ein Sitzelement und/oder eine Rückenlehne jeweils einen Rahmen mit einer Bespannung umfasst, sind allgemein bekannt. Bei im Wesentlichen polsterlosen Sitzen übernimmt die Bespannung die Funktion einer Polsterung, die in einer Dämpfung und Federung und einer Erhöhung des Sitzkomforts besteht. Es sind jedoch auch bepolsterte Sitze bekannt, bei denen eine Rahmenbespannung als Fundament für eine Bepolsterung dient.

Aus der DE 198 00 211 A1 der Anmelderin ist ein gattungsgemäßer Fahrzeugsitz bekannt, bei dem ein Rohrrahmen einer Rückenlehne und eines Sitzelements Spanntücher als Sitzauflage beziehungsweise als Lehnenbezug trägt. Zusätzliche Abpolsterungen sind hier lediglich an einzelnen Stellen vorgesehen. Ein vollständig polsterloser Fahrzeugsitz ist in der DE 198 18 238 der Anmelderin offenbart, bei dem Rückenlehne und Sitzelement jeweils einen ergonomisch geformten, umlaufenden Rahmen umfasst, welcher als Spannrahmen für einen Bezugsstoff dient.

Da die Bespannung von Sitzteil und Rückenlehne eine ausreichend hohe Vorspannung aufweisen muss, um einer Masse eines Sitzenden den nötigen Widerstand entgegenzubringen, war die Herstellung eines solchen Sitzes, insbesondere die Montage der Bespannung auf den Rahmen, bislang problematisch. So war beispielsweise der Einsatz von Spezialwerkzeugen notwendig, mit welchen das Bespannungsmaterial während des Zusammenbaus vorgespannt wurde. Ferner war bisher ein faltenfreier und vorspannungsgerechter Sitz der Bespannung schwierig zu erzielen.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, einen gattungsgemäßen Sitz vorzuschlagen, der einfach und kostengünstig herstellbar ist, sowie ein Verfahren zur Herstellung des Sitzes zur Verfügung zu stellen.

Diese Aufgabe wird durch einen Sitz und ein Verfahren zur Herstellung des Sitzes mit den in den unabhängigen Ansprüchen 1 und 9 genannten Merkmalen gelöst. Indem die Bespannung des erfindungsgemäßen Sitzes im Wesentlichen aus einem vorreckbaren und unter thermischer Einwirkung schrumpfbaren Kunststoff gebildet ist, kann die Bespannung verfahrensgemäß aus einem vorgereckten Kunststoff vorgefertigt und unter geringer Vorspannung auf den Rahmen montiert werden, die Bespannung auf eine kritische Temperatur erwärmt werden, so dass sie bei einer anschließenden Abkühlung auf eine durch den Rahmen vorgegebene Zielgröße schrumpft. Auf diese Weise kann die Montage der Bespannung stark vereinfacht und ohne den Einsatz vorspannender Spezialwerkzeuge durchgeführt werden. Mit dem Wegfall des Spezialwerkzeuges geht zusätzlich eine Einsparung des Bespannungsmaterials einher, da auf eine Materialzugabe, die für eine Einspannung in das Werkzeug erforderlich ist, gemäß der Erfindung verzichtet werden kann. Ferner bewirkt die erst nach der Montage der Bespannung erfolgende Schrumpfung einen äußerst passgenauen und faltenfreien Sitz der Bespannung, welche herkömmlich nur äußerst aufwendig zu erzielen war. Schließlich kann die gewünschte Vorspannung des Bezuges mit großer Genauigkeit vorgegeben werden, indem die Art des Kunststoffes die Stärke der Vorreckung sowie die Parameter der thermischen Behandlung bedarfsgerecht gewählt werden.

Gemäß einer bevorzugten Ausgestaltung ist der Kunststoff eine als ein Kunststoffgewebe ausgebildete Kunststofffaser. Gegenüber einer folienartigen Ausbildung der Bespannung hat dies den Vorteil einer besseren Atmungsakti-

vität sowie günstigerer Federungseigenschaften. Zudem ist es bekannt, Kunststofffasern bereits während ihrer Herstellung vorzurecken.

Kunststoffe mit der gewünschten Eigenschaft, die auch als Thermorückfederung bekannt ist, finden sich vor allem unter den Thermoplasten. Als besonders vorteilhaft hat sich die Verwendung von Polyestern und Polyamiden bewiesen.

Nach einer besonders vorteilhaften Ausgestaltung liegt ein Randbereich der Bespannung wenigstens bereichsweise in 10 einen Hohlraum eines U-förmig ausgestalteten Hohlprofils ein, welches wenigstens bereichsweise dem Rahmen zugeordnet ist. Dabei kann ferner vorgesehen sein, dass der in den Hohlraum einliegende Randbereich der Bespannung mit einer Randverstärkung verstärkt ist. Um eine möglichst sichere Befestigung der Bespannung an den Rahmen zu gewährleisten, sollte eine offene Seite des Hohlprofils um mindestens 90°, insbesondere um 180° oder 270°, von einer Hauptfläche der Bespannung abgewandt angeordnet sein.

Ein Sitz mit einer erfindungsgemäßen Bespannung eignet sich insbesondere für einen im Wesentlichen polsterlosen Leichtbausitz, bei welchem die Bespannung als Sitz-beziehungsweise Lehnenfläche dient. Es ist jedoch ebenso denkbar, die Bespannung als Träger einer Bepolsterung für einen herkömmlichen Polstersitz einzusetzen.

Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den übrigen, in den Unteransprüchen genannten Merkmalen.

Die Erfindung wird nachfolgend in Ausführungsbeispiele anhand der zugehörigen Zeichnungen näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 eine Rückenlehne gemäß einer vorteilhaften Ausführung der Erfindung;

Fig. 1a eine Schnittansicht einer Einzelheit aus **Fig. 1**;

Fig. 2 eine Rückenlehne gemäß einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung und

Fig. 2a eine Schnittansicht einer Einzelheit aus **Fig. 2** und

Fig. 3 eine Schnittansicht eines verstärkten Randbereiches der Bespannung.

In **Fig. 1** ist eine Schräg/Frontalansicht einer erfindungsgemäßen Rückenlehne 10 eines weiter nicht dargestellten Fahrzeugsitzes gezeigt. Die Rückenlehne 10 umfasst einen umlaufenden Rahmen 12, der beispielsweise als ein Leichtmetallrohrrahmen ausgestaltet sein kann. Eine Kopfstütze 14 wird durch einen an den Rahmen 12 angeformten Teilrahmen ausgebildet. Der umlaufende Rahmen 12 dient als ein Spannrahmen für eine aus einem vorreckbaren Kunststoffgewebe gefertigte Bespannung 16, die in diesem Beispiel den Rahmen 12 nahezu vollständig, taschenartig umhüllt. Mit 18 ist eine Sichtseite der Bespannung 16 bezeichnet.

Die Befestigung des offenen unteren Endes der taschenartigen Bespannung 16 an eine querlaufende untere Strebe 20 des Rahmens 12 ist im Detail in einer Schnittansicht in **Fig. 1a** dargestellt. Der untere Randbereich der Bespannung 16 ist mit einer Randverstärkung 22, die nachfolgend anhand von **Fig. 3** näher erläutert wird, verbunden. Zusammen mit der Randverstärkung 22 greift der Randbereich der Bespannung 16 formschlüssig in einen Hohlraum eines U-förmig ausgestalteten Hohlprofils 24 ein, welches mit der querlaufenden Strebe des Rahmens 12, beispielsweise durch Verschweißung, verbunden ist. Alternativ kann das Hohlprofil 24 auch durch eine entsprechende Ausgestaltung des Rahmens 12 ausgebildet sein, etwa durch eine längs im Rahmen verlaufende Nut. In dem hier gezeigten Beispiel ist die offene Seite des Hohlprofils 24 um 180°

65 von der Hauptfläche der Bespannung 16 abgewandt angeordnet.

Die Bespannung 16 des in den **Fig. 1** und **1a** dargestellten Ausführungsbeispiels wird hergestellt, indem zwei Lagen

eines vorgereckten Kunststoffgewebes mit ihren Sichtseiten **18** aufeinander gelegt werden und im Bereich der – bezogen auf die Rückenlehne **10** – seitlichen und oberen Ränder durch thermisches Schweißen oder Nähen miteinander verbunden werden. Die untere Seite bleibt dabei zunächst offen. Anschließend wird die derart vorgesetzte Bespannung **16** gewendet, so dass die Sichtseiten **18** des Gewebes nach außen gerichtet werden, und von oben nach unten über den Rahmen **12** gestülpt. In einem folgenden Schritt wird der Randbereich der Bespannung **16** mit der Randverstärkung **22** verstärkt, nach innen eingeschlagen und in das Hohlprofil **24** eingeführt. Da in dieser Phase die Bespannung **16** lediglich eine geringe Vorspannung aufweist, können alle vorausgegangenen Montageschritte mühelos und ohne die Verwendung von Spezialwerkzeugen durchgeführt werden. Anschließend wird das gesamte Gefüge aus Rahmen **12** und Bespannung **16** in einem Wärmeofen auf eine kritische Temperatur erwärmt, bei welcher die Kunststofffaser in einen Zustand der sogenannten Thermorückfederung übergeht, so dass sie sich bei der folgenden Abkühlung auf Raumtemperatur zusammenzieht. Die Bespannung **16** schrumpft dabei auf eine Größe, die durch den Rahmen **12** vorgegeben wird. Die resultierende Vorspannung des Kunststoffgewebes sorgt durch Reibschluss für eine zusätzliche Verankerung der Bespannung **16** im Hohlprofil **24**. Im Resultat ergibt sich eine faltenfreie und passgerechte Bespannung **16**, deren Vorspannung beispielsweise durch die Stärke des Vorreckens, die Größe des Zuschnittes und durch Dauer und Stärke der thermischen Behandlung beeinflusst werden kann. Zusätzlich können Nachbesserungen durch punktuelle Wärmebehandlungen der Bespannung **16** vorgenommen werden.

Eine Rückenlehne **10** eines Fahrzeugsitzes gemäß einer anderen vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung zeigt Fig. 2. In diesem Beispiel besteht die Bespannung **16** aus einer einzigen Schicht eines Kunststoffgewebes und bespannt daher nur die dargestellte vordere Seite der Rückenlehne **10**. Der durch die Punkt-Strich-Linie gekennzeichnete Randbereich der Bespannung **16** ist wiederum mit einer Randverstärkung **22** verstärkt und ragt mit dieser in ein Hohlprofil **24** ein, welches auf nahezu der gesamten Längserstreckung des Rahmens **12** angeordnet ist. Eine Schnittansicht der Befestigung der Bespannung **16** an den Rahmen **12** ist in Fig. 2a gegeben. In diesem Beispiel ist die offene Seite des Hohlprofils **24**, das mit einem langen Außenschenkel und einem kurzen Innenschenkel ausgestaltet ist, um 270° von der Hauptfläche der Bespannung **16** abgewandt angeordnet. In diesem Fall muss der Randbereich der Bespannung **16** stärker als in dem in Fig. 1a gezeigten Beispiel umgeschlagen werden, um in das Hohlprofil **24** eingeführt werden zu können. Dies führt zu einer noch höheren Sicherheit der Befestigung der Bespannung **16**. Die in den Fig. 2 und 2a gezeigte Ausführungsform ist besonders für Sitze mit nicht sichtbaren Rückseiten geeignet, beispielsweise für Fahrzeigrücksitze.

Fig. 3 zeigt in einer Schnittansicht eine bevorzugte Anordnung einer Randverstärkung **22** an einem Randbereich der Bespannung **16**. In diesem Beispiel ist der Randbereich des Kunststoffgewebes auf die von der Sichtseite **18** abgewandte Seite umgeschlagen, wodurch ein Tunnel **26** ausgebildet wird. Der Umschlag wird durch eine Naht oder durch eine thermische Schweißverbindung an der mit dem Pfeil markierten Position fixiert. In dem Tunnel **26** ist die Randverstärkung **22** angeordnet, die aus einem Papp- oder Kunststoffstreifen bestehen kann. Vorzugsweise ist die Randverstärkung **22** ebenso wie die Bespannung **16** aus einem thermorückfedernden Kunststoff gebildet, so dass die thermische Behandlung der Bespannung **16** zu einer Schrumpfung

der Randverstärkung **22** und einem zusätzlichen Halt führt. Der Umschlag des Randbereiches der Bespannung **16** kann direkt über die bereits aufgelegte Randverstärkung **22** vernäht beziehungsweise verschweißt werden. Ebenso ist es möglich, die Randverstärkung **22** in den Tunnel **26** des fertigen Umschlages nachträglich einzuschieben.

In einer nicht dargestellten alternativen Ausführung wird die Randverstärkung **22** auf den Randbereich der Bespannung **16** aufgelegt und mit diesem durch eine thermische Schweißverbindung verbunden, ohne dass der Randbereich umgeschlagen wird. Die Randverstärkung **22** kann auch eine von den gezeigten Querschnittsflächen abweichende Gestaltung aufweisen, beispielsweise eine runde oder ovale. Dabei ist lediglich zu beachten, dass das Hohlprofil **24** eine entsprechende Ausgestaltung haben sollte, so dass eine formschlüssige Verbindung zwischen Randverstärkung **22** und Hohlprofil **24** entsteht.

BEZUGSZEICHENLISTE

- 10** Rückenlehne
- 12** Rahmen
- 14** Kopfstütze
- 16** Bespannung
- 18** Sichtseite
- 20** querlaufende Strebe
- 22** Randverstärkung
- 24** Hohlprofil
- 26** Tunnel

Patentansprüche

1. Sitz, insbesondere Fahrzeugsitz, mit einem Sitzelement und einer Rückenlehne, wobei das Sitzelement und/oder die Rückenlehne einen Rahmen mit einer Bespannung umfasst, dadurch gekennzeichnet, dass die Bespannung (**16**) im Wesentlichen aus einem vorrekbaren und unter thermischer Einwirkung schrumpfbaren Kunststoff gebildet ist.
2. Sitz, insbesondere Fahrzeugsitz, nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Kunststoff eine als ein Kunststoffgewebe ausgebildete Kunststofffaser ist.
3. Sitz, insbesondere Fahrzeugsitz, nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Bespannung (**16**) aus einem Kunststoff der Gruppe der Polyester oder Polyamide besteht.
4. Sitz, insbesondere Fahrzeugsitz, nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass dem Rahmen (**12**) wenigstens bereichsweise ein Hohlprofil (**24**) zugeordnet ist und ein Randbereich der Bespannung (**16**) wenigstens bereichsweise in einen Hohlraum des Hohlprofils (**24**) einliegt.
5. Sitz, insbesondere Fahrzeugsitz, nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass der in den Hohlraum des Hohlprofils (**24**) einliegende Randbereich der Bespannung (**16**) mit einer Randverstärkung (**22**) verstärkt ist.
6. Sitz, insbesondere Fahrzeugsitz, nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Randverstärkung (**22**) mit dem Randbereich der Bespannung (**16**) verschweißt ist oder in einem durch einen Umschlag der Randbereichs ausgebildeten Tunnel (**26**) angeordnet ist.
7. Sitz, insbesondere Fahrzeugsitz, nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass eine offene Seite des Hohlprofils (**24**) um mindestens 90°, insbesondere um 180 oder 270°, von einer Hauptfläche der Bespannung (**16**) abgewandt angeordnet ist.

8. Sitz, insbesondere Fahrzeugsitz, nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Sitz (10) ein im Wesentlichen polsterloser Leichthausitz ist.

9. Verfahren zur Herstellung eines Sitzes, insbesondere eines Fahrzeugsitzes, wobei ein Sitzelement und/oder eine Rückenlehne des Sitzes einen Rahmen umfasst, der eine Bespannung trägt, dadurch gekennzeichnet, dass die Bespannung (16) aus einem vorgereckten Kunststoff vorgefertigt und unter geringer Vorspannung auf den Rahmen montiert wird, die Bespannung (16) auf eine kritische Temperatur erwärmt wird und bei einer anschließenden Abkühlung auf eine durch den Rahmen (12) vorgegebene Zielgröße schrumpft. 10

10. Verfahren nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Bespannung (16) aus einer als ein Kunststoffgewebe ausgebildeten Kunststofffaser vorgefertigt wird. 15

11. Verfahren nach einem der Ansprüche 9 oder 10, dadurch gekennzeichnet, dass vor der Montage der Be- 20 spannung (16) ein Randbereich des vorgereckten Kunststoffes mit einer Randverstärkung (22) wenigstens bereichsweise verstärkt wird und in einen Hohlraum eines an dem Rahmen (12) befestigten Hohlprofils (24) eingeführt wird. 25

12. Verfahren nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass der Randbereich der Bespannung (16) wenigstens bereichsweise umgeschlagen und unter Entstehung eines Tunnels (26) fixiert wird und die Randverstärkung (22) in den Tunnel (26) eingebracht 30 wird.

13. Verfahren nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass die Randverstärkung (22) mit dem Randbereich der Bespannung (16) verschweißt wird. 35

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

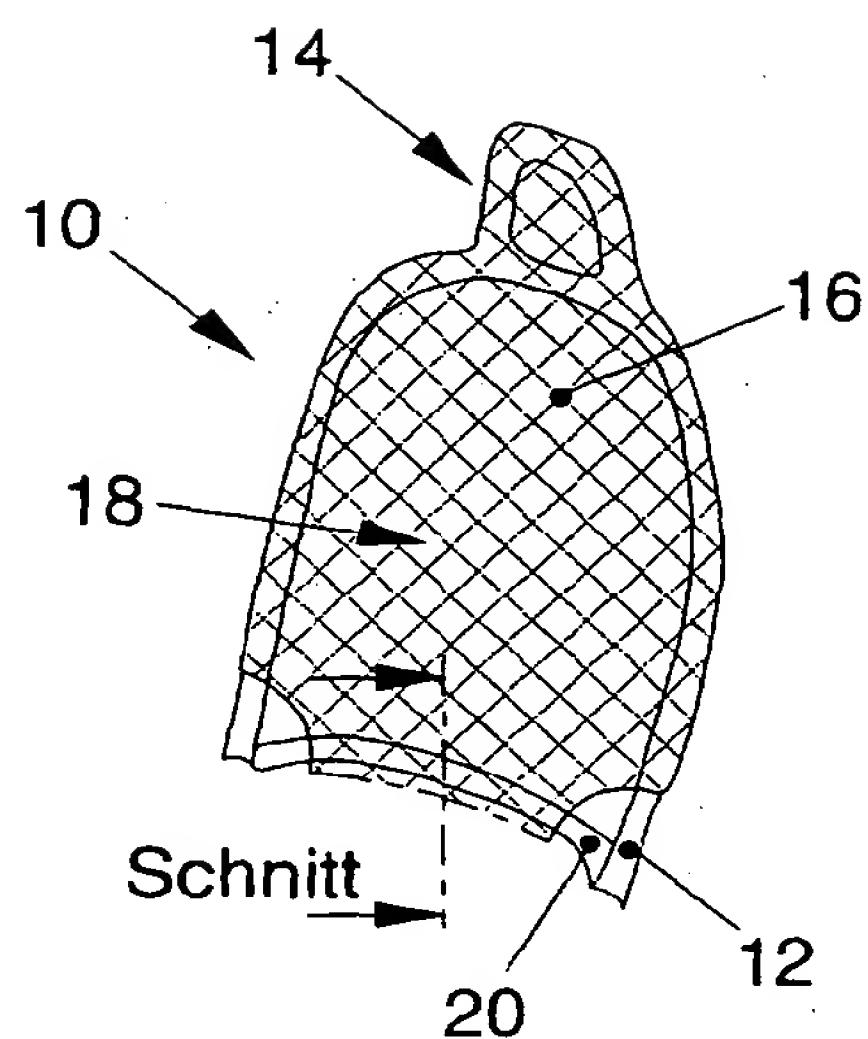


FIG. 1

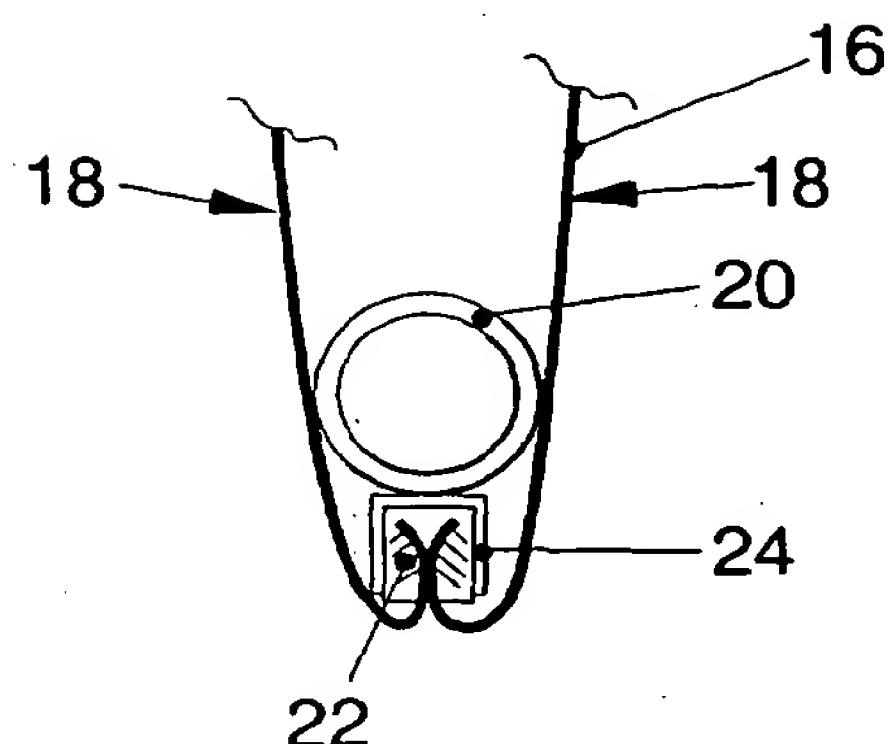


FIG. 1a

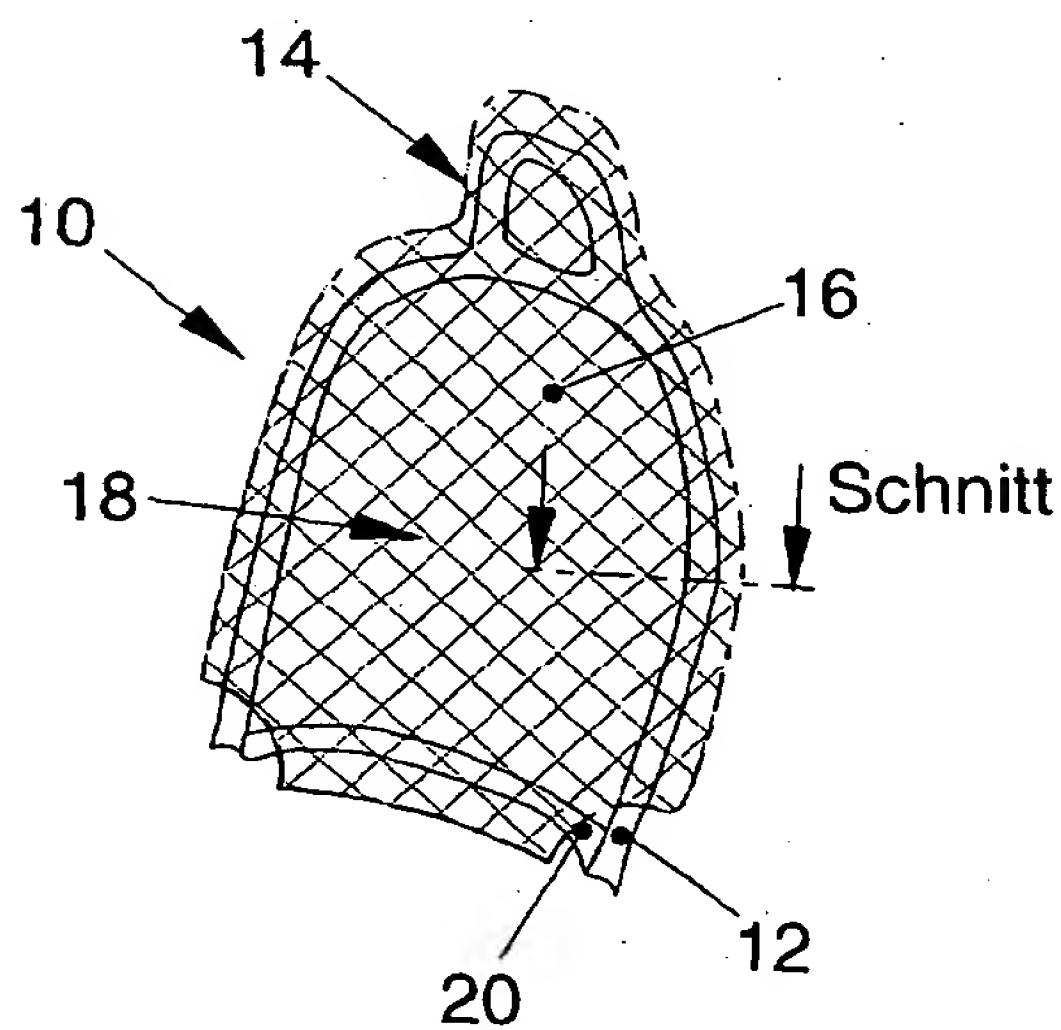


FIG. 2

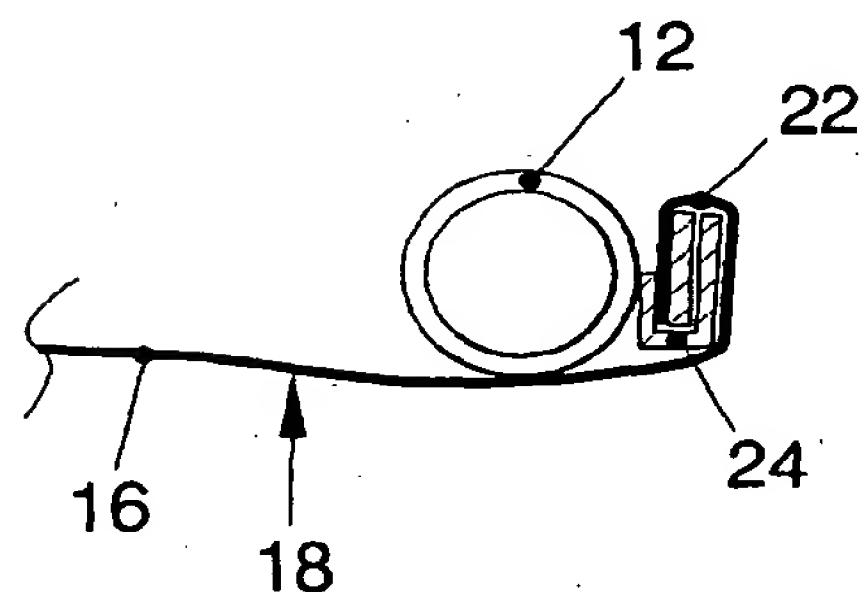


FIG. 2a

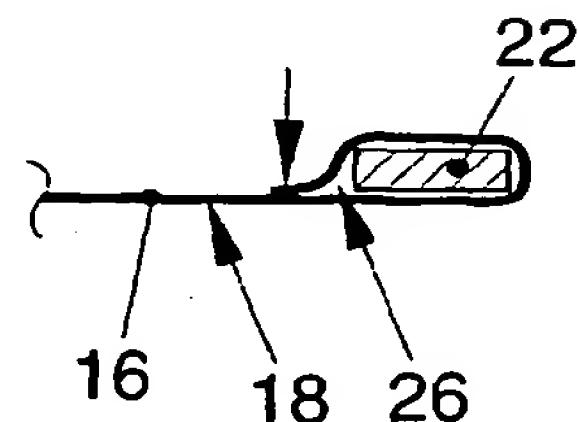


FIG. 3